A. BAVIERA

La questione ferroviaria a Senigallia

Tipografia A. MANONI - Senigallia
1944

La questione ferroviaria a Senigallia

La linea ferroviaria e la stazione di Senigallia - Sono inadeguate agli attuali bisogni del pubblico - Sono incomode e insufficienti nei riguardi del servizio ferroviario e non è possibile migliorarle - Unico rimedio: lo spostamento della linea ferroviaria, a monte della Città - Il nuovo percorso della linea - Altre conseguenze utili: a) possibilità d'un maggiore sviluppo edilizio balneare; b) possibilità di zone industriali; c) diminuito pericolo di alluvioni nella Città - Le occasioni perdute e l'attuale momento favorevole.

La linea ferroviaria e la stazione di Senigallia.

Quando una situazione presenta inconvenienti che è necessario dirimere, e qualche soluzione può essere presentata, si può dire che esista un problema.

Per noi, a Senigallia esiste un problema ferroviario; che si è venuto via via aggravando con l'intensificarsi della vita di relazione, con le mutate situazioni di fatto, con l'aspirazione a miglioramenti di pubblico interesse, intralciati dallo stato attuale delle cose.

E' invero, se la trazione elettrica sostituita da poco a quella a vapore e precedentemente l'impianto del doppio binario hanno costituito radicali miglioramenti, comuni però a tutta la linea - gli impianti ferroviari a Senigallia sono rimasti quali sono stati fatti nel 1862, epoca a cui risale la linea ferroviaria nostra.

Esaminare questo, equivale a condannare la sistemazione ferroviaria attuale, solo che si pensi all'infinitamente superiore movimento di merci e viaggiatori dell'epoca nostra a confronto di quella data pressochè secolare; e come ciò che era sufficiente per allora, sia rimasto meschino e sproporzionato ai bisogni attuali.

Basta infatti solo accennare ai vari e grandiosi stabilimenti industriali che si sono impiantati nella nostra città, e al movimento delle loro merci (barbabietole e zucchero raffinato, pietra e cemento, lino grezzo e lavorato, macchine agricole, prodotti della pesca), basta richiamare lo sviluppo e il movimento delle merci più strettamente agricole (concimi e anticrittogamici, grani in esportazione dal paese, tabacchi imbottati ecc. ecc.) per accorgersi di quale e quanta differenza sia intervenuta fra allora e oggi nel movimento merci: mentre al movimento viaggiatori un moderno e sempre crescente incremento era apportato dalle folle balneari accorrenti al richiamo delle nostre stagioni estive, dalle schiere di studenti quotidianamente sciamanti per le città sedi di studio, dai numerosi viaggiatori di commercio, dai turisti ecc. ecc.. A fronteggiare tutto questo movimento, non c'era (non possiamo dire "non c'è", perchè oggi abbattuta dalla guerra) che la piccola stazioncina del 1862, consistente in un fabbricato centrale a 3 finestre, con due corpi laterali più bassi, a solo pianoterra, una facciata insomma di nove vetrate; e un pò più lontano un capannone ordinario per la piccola velocità.

Tanto più risalta e sorprende la meschinità e l'insufficienza della stazione e degli impianti ferroviari senigalliesi, se li si confronta con l'attrezzamento ferroviario di città analoghe alla nostra per importanza e per numero di abitanti: e invero, per limitare il confronto a cittá comprese nel tratto Ancona - Bologna, le città di Imola, Cesena, Fano, hanno avuto le loro stazioni convenientemente ingrandite e migliorate: cittá che a nostra memoria erano fornite di stazioncine identiche alla nostra, per disegno e per grandezza.

Addentriamoci ora ad esaminare:

1.) se sia necessario un miglioramento nella situazione ferroviaria di Senigallia;

2.) se e come sia possibile.

La prima di queste due questioni a sua volta si sdoppia: permettendo l'esame delle deficienze (poichè di ciò effettivamente si tratta) nei rispetti della città e poi nei rispetti del servizio stesso ferroviario. Esaminiamo la fisionomia della linea e i suoi attrezzamenti nei riguardi del pubblico e della città. Essa è nata ai suoi tempi su un percorso di una sterile landa quale era allora il litorale su cui non erano nè case nè orti, e il cui ultimo fabbricato

Sono inadeguate agli attuali bisogni del pubblico.

era quello dove ora sorge la villa Fiorini: un magazzino a pianoterra per merci grossolane e di poco valore - legnami, sale, ecc. - e nient'altro. La linea dalla direzione di Ancona, sale lentamente di livello, fino a raggiungere l'elevazione di quattro o cinque metri sopra il terreno circostante nella località del Ponte Rosso: costituisce perciò un bastione che occlude visuale e comunicazioni al retrostante territorio verso monte, separando nettamente la zona spiaggia dalla zona interna e dall'arteria stradale oggi asfaltata, Ancona - Bologna. Continua poi pressochè allo stesso livello, sulla zona "Squero" e poi in direzione del Cesano; sempre su bastione, per superare i ponti esistenti sulla "Penna" (oggi interrita), sul Misa, e sui vari fossi verso villa Aosta e villa Torlonia.

Nel frattempo, quella che era una desolata spiaggia è divenuto un quartiere elegante e signorile, tra i più belli della città: popolato non solo in estate quando l'affluenza dei forastieri lo mette in prima linea all'osservazione e al giudizio di quel pubblico esigente, ma anche nelle stagioni morte e d'inverno, perché i moderni sistemi di riscaldamento e l'ottima struttura dei serramenti permettono la comoda abitabilità di quelle zone esposte ai rigori del Nord (si ricordino, all'epoca nostra, come continuamente abitati, i villini Rossi, Ciaffi, Fedrighini, Rossini, Sanguineti, Fiorini, Quattrocchi, ecc.).

Per di più due grandi stabilimenti industriali, lo Zuccherificio prima e il Cementificio poi, e due minori, ossia la "Cerere" delle Macchine Agricole e il Cantiere Statale per costruzioni marittime, si allogavano dalla parte a mare dalla Ferrovia con obbligati passaggi sia sulla linea che sotto, incomodi e pericolosi.

Attinente a questo quartiere sulla spiaggia, veniva fondato lo Stabilimento Bagni, che incentrava tutta la vita estiva della città su quelle eleganze che dettero fama a questa nostra stazione estiva e un primato in ordine di tempo su istituzioni consimili delle città vicine.

Gran movimento dunque e di merci e di persone: che si è protratto fino ai nostri giorni, e che per l'aumentata devozione alle cure estive si è andato via via intensificando, servito da nuovi e moderni alberghi, i più grandi della città, e che è augurabile riprenda con ritmo ancora più accentuato - dato anche lo sfascio e la distruzione operata su larga scala sui quartieri balneari delle altre cittá Adriatiche.

Quanti e quali accessi esistono a traverso la linea ferroviaria, fra la città e questo quartiere marittimo? Essi sono cinque: un sottopassaggio di fortuna al Ponte Rosso, un piccolo passaggio pedonale in Via Ugo Bassi, il passaggio a livello di fronte alla piattaforma, quello in direzione del molo, e quello che costeggia Casa Bronzini sulla parte di ponente. Vi sono poi due sottopassaggi. Ma se quello di Ponte Rosso è basso, tanto che si dovettero fare autobus a bassissimo cielo per il servizio estivo ed è anche invaso dall'acqua quando piove, quello dello squero è utilizzabile quasi esclusivamente dai trenini del cemento; e il sottopassaggio del molo è basso ancor esso, e difficilissimo a smaltire le acque piovane o di rigurgito del canale; i due passaggi a livello, della Piattaforma e del Molo sono ubicati a così breve distanza fra loro, che quando un treno sosta in stazione, si trovano chiusi ed ostruiti sì l'uno che l'altro.

A questi inconvenienti generici e continuativi, che recano grande intralcio al movimento cittadino, altri ne vanno aggiunti di indole più grave: anche in questi ultimi anni ad esempio, sono accadute disgrazie di persone per il sopraggiungere di treni ai detti passaggi; ricordiamo, recentissimi, il caso di certi forestieri di Fabriano, travolti da un treno al passaggio a livello della piattaforma, e la disgrazia recente dell'Ing. Salvatore Terni che vi lasciò la vita, mentre altra persona vi rimaneva gravemente ferita: e un Maresciallo dei RR. Carabinieri veniva sfracellato da un treno in movimento; e un contadino dell'Amm.ne Marchiafava rimaneva morto nel sottopassaggio del molo, schiacciato da un biroccio del quale si erano spaventati i buoi per la soprastante locomotiva, ecc.

Quando esisteva sul canale il ponte girevole, altre disgrazie mortali sono accadute, di viaggiatori di treni serali e notturni che nella breve sosta per imbarcare il pilota credendo di esser giunti in stazione si gettavano mezzo assonnati dallo sportello del compartimento e trovavano sotto di loro non il marciapiede della stazione, ma le letali acque del canale. Che più? La ventina di morti militari e civili che ci costò l'attacco navale Austriaco del 24 maggio 1915, fu causato dall'esser la linea ferroviaria ubicata dove si trova: giacchè il ponte ferroviario visibile dal mare, offriva un allettante bersaglio e il treno militare che improvvidamente correva lungo la spiaggia di ponente riuscì troppo facile esca alle cannonate nemiche.

Se poi guardiamo alla incomodità per i viaggiatori dell'attrezzamento ferroviario e di stazione, è facile rilevare che essa è gravissima e impossibile ad eliminarsi: basta por mente al disagio di chi deve imbarcarsi nei treni per Falconara sulle vetture di coda, forzatamente sostanti fuori del marciapiede, ed obbligati così ad arrampicate o a salti acrobatici; al disagio delle folle obbligate ad un'attesa spesso lunga dei treni per Ancona su un marciapiede nudo di qualsiasi riparo, dove d'estate il sole brucia e accieca e nell'inverno tutte le intemperie cadono sulla testa dei viaggiatori: alla stazione priva d'una sala d'ingresso, poiché tale non é quella specie di corridoio dove si fanno i biglietti, depauperato per di più recentemente, di una parte assegnata al magazzino della grande velocità; al finestrino della biglietteria, rimasto antidiluviano nonostante le frequenti proteste; alle sale di aspetto, insufficienti sempre, e diminuite pure di un terzo della loro area originale, per darla a un ufficio; alla mancanza di macchine distributrici di biglietti d'ingresso; alla ristrettezza stessa del piazzale antistante alla stazione, reso anche più limitato e malsicuro da quando la sistemazione del Misa, con un nuovo ponte parallelo a quello della Ferrovia, portò tutto il traffico della strada ordinaria Ancona - Bologna a passare attraverso detto piazzale.

Miglioramenti di tutto ciò? Impossibili, per la ristrettezza dello spazio: la stazione non può espandersi; per dare un po' più di respiro ai binari morti, é stato giuocoforza espropriare una striscia del Viale Ligure lungo l'ex zuccherificio, restringendo incredibilmente quella pubblica via; non c'e possibilità di migliori e più comodi sottopassaggi perchè la zona ove si trovano è già troppo bassa e le rampe in discesa sono troppo brevi, come pure troppo brevi sarebbero per qualche cavalcavia carrozzabile.

Dunque situazione attuale penosa e problema insolubile per i cittadini costretti a sottostare a condizioni di servizio antiquate e insufficienti, ed a veder avulso dalle normali comunicazioni il miglior quartiere della città.

Il bastione ferroviario poi, del quale abbiamo parlato precedentemente, impedendo la vista del mare e gli accessi alla spiaggia, tarpa qualsiasi iniziativa edilizia che volesse svolgersi a monte della linea ferroviaria nei campi denominati di Barbòn, sui quali invece per ragioni di ubicazione parallela alla spiaggia, sarebbe stato e sarebbe ancora logico e facile convogliare una proficua attività edilizia, apportatrice di una notevole mole di lavoro e di benefici economici molteplici e continuativi.

Nei rispetti poi del servizio ferroviario, si può dire questo bisticcio: che la linea intralcia se stessa. Intanto storicamente nacque male, perché fu necessario fornirla sul porto - canale di un ponte girevole, unico lungo tutta la linea Adriatica fino a Taranto, destinato a dar passaggio alle navi che si rifugiassero nel tratto urbano del porto - canale, cioé fino al ponte di Corso Vittorio Emanuele. Ponte ammirabile come opera ingegneristica, ma certamente incomodo in sommo grado: perchè tutti i treni, compresa allora la famosa e rapidissima Valigia delle Indie, erano obbligati a una breve sosta prima di raggiungere il ponte e ad imbarcare, come è detto, un pilota. A parte questo, la linea ferroviaria di fronte alla stazione è stata sempre costretta a spostamenti che erano rimedi e mezzucci, per risolvere l'insolvibile: cioè un percorso e un movimento di treni che presentasse un minimo di comodità, al quale la località si rifiutava assolutamente. Così abbiamo visto i binari di corsa di fronte alla stazione, avere un andamento a serpentina, con difficoltà di fermata e di ripresa della corsa; i tre passaggi a livello rappresentare per le ferrovie un incomodo e un'incognita, specie quando la chiusura veniva effettuata con leve manovrate di lontano; essere accaduti alcuni scontri proprio in stazione fra treni in corsa e vagoni fermi - per difficoltà di manovra; aver dovuto ridurre i binari di corsa da cinque a quattro, se si volle dare alla linea un percorso un po' più razionale, mentre le miserabili condizioni della stazione imponevano provvedimenti gretti e dannosi, come ad es. il collocamento dell'ufficio gestioni in un primo tempo presso il magazzino merci e poi nella sala d'aspetto di prima classe, la grande velocitá esser collocata in un corridoio rubato in parte alla sala (chiamamola "sala „) d'ingresso; il ristorante aver dovuto sacrificare l'area di un ufficio; il piano caricatore essere così ristretto e meschino da doversi talora rifiutare l'avvicinarsi dei vagoni - e in tempi di guerra aver fatto predisporre l'imbarco della nostra guarnigione allora di cavalleria alla stazione di Chiaravalle; le merci e i bagagli della grande velocità, doversi, specie nella stagione estiva, veder ammucchiati sotto la pensilina all'aperto, a contatto del pubblico, soggetti a furti talvolta effettivamente verificatisi; il servizio di biglietteria rimanere incomodo per antiquata e disadatta attrezzatura; nessuna comunicazione regolare esser possibile fuori delle ore di sportello fra il pubblico e gli impiegati di stazione, essendo a norma

Sono incomode e insufficienti nel riguardo del servizio ferroviario e non è possibile migliorarle.

dei cartelli "proibito l'ingresso in stazione „ e non esistendo nessun mezzo di richiamo per il pubblico, dal locale d'ingresso agli impiegati degli uffici.

Concludendo: la stazione ferroviaria di Senigallia e la linea stessa così come è non soddisfano nè la cittadinanza né l'Amministrazione delle Ferrovie; anzi sono di grave ostacolo a qualsiasi progresso e miglioramento, finchè la linea ferroviaria resterà dove si trova e la stazione sarà quella che è stata finora e che è impossibile migliorare. Rimedio per ambedue non può essere che uno: lo spostamento della linea ferroviaria a monte della città. Occorre che il nuovo tracciato percorra presso a poco la direttiva: localitá Ciarnín, strada delle Saline, zona esterna al piano regolatore, attraversamento dal Misa, zona di Piazza d'armi e del Mulinello, e rientri nel percorso attuale ben al di là di Villa Torlonia.

Unico rimedio: lo spostamento della linea ferroviaria a monte della città.

Il nuovo percorso della linea

La strada s'incontrerebbe così con la Nazionale Adriatica in due punti, rispettivamente al principio e alla fine della deviazione; e poi con Via Mercantini, Strada della Capanna, Via Arceviese, Corinaldese, di Scapezzano. Si presenterebbe così il problema della viabilità di tali strade nei punti d'incrocio con la Ferrovia, come d'altronde anche attualmente pressoché altrettanti punti d'incrocio ci sono con le strade che mettono col mare; problema che si potrebbe risolvere diversamente, secondo che la ferrovia corresse in trincea o in rilevato stradale ecc.

La stazione potrebbe essere ubicata nella zona fuori del Piano Regolatore, presentando così nuove possibilità edilizie lungo un decoroso viale d'accesso alla città; e segnatamente la stazione potrebbe avere quella possibilità d'espandersi adeguatamente ai bisogni del servizio e a quelli del pubblico, cosa che come dicemmo, manca assolutamente nella stazione avuta finora. Liberata così da quell'alto bastione su cui corre la ferrovia attuale, vero cingolo che ostruisce e separa la zona a mare dalle altre zone retrostanti, Senigallia acquisterebbe quella possibilità di respiro che le è sempre mancato e che le manca tuttora: e lungi dall'esserne artificialmente separata come accade ora, si specchierebbe veramente sul mare per lunghi e vasti tratti di retroterra, aprendo all'edilizia avvenire le più lusinghiere promesse.

Possibilità d'un maggiore sviluppo edilizio balneare.

D'un altro fatto poi, importantissimo, si deve tener conto: della possibilità cioè d'avere zone industriali lungo la ferrovia, cosa finora

negata alla città nostra. (1) Se l'avvenire della nostra Patria permetterà la persistenza, di alcune industrie attuali o la creazione di nuove, vale la pena di tenersi preparati affinchè una impossibilità materiale e di fatto non distolga a priori dal pensare a Senigallia, come luogo ove collocare qualche benefica iniziativa del genere.

Possibilità di zone industriali.

Nè va dimenticato che allo smaltimento delle acque del Misa in tempo di fiumane, grave ostacolo è stato finora l'accennato cingolo costituito dal bastione della ferrovia: ricordiamo la tremenda alluvione del 1897, quando la piena del Misa e delle campagne circostanti ritenuta nel suo deflusso dal detto bastione in cui erano insufficiente sfogo le luci dei varî ponti, si portò via tre o quattro di detti ponti, interrompendo il traffico per varî giorni e apportando infiniti pericoli e danni alle popolazioni dei quartieri bassi della città, e delle case poste nelle pianure circostanti. E che il pericolo sia tuttora permanente, non ostante il provvido lavoro della sistemazione del Misa, l'abbiamo visto recentemente, quando - ironia della sorte! - l'apposizione di una lapide commemorativa sotto il portico del Comune, coincideva con un pauroso ritorno di fiumana che arrecò pure danni e paure notevoli. Pur non essendo dalla materia, ci sembra che l'abolizione di quell'alta barriera che è la ferrovia, posta ora proprio al limitare dalla spiaggia, favorirebbe notevolmente il naturale deflusso delle acque, diminuendone, per lo meno, il pericolo.

Diminuito pericolo delle alluvioni nella città.

Riassumendo: ci sembra d'avere sufficientemente dimostrato - appoggiandoci a constatazioni e prove di fatto - che il percorso attuale della linea ferroviaria a Senigallia e l'attrezzamento di stazione sono inadeguati e anzi dannosi sì per la città che per l'Amministrazione delle ferrovie. Potremmo dire con ragione, anche per l'intero territorio e per l'economia generale del servizio ferroviario: un organismo sofferente in un punto, soffre anche esso stesso per vasta zona all'intorno. Per di più la situazione attuale preclude ogni speranza di progressi e di miglioramenti avvenire nel più vasto senso, come ampiamente esposto in precedenza.

(1) Chi è stato in mezzo alle pratiche per la fondazione della Fabbrica di Carni in Conserva, a Villa Torlonia, sa quali e quante difficoltà si sono incontrate per i raccordi ferroviari, che avrebbero obbligato perfino a un allargamento del ponte sul Misa per collocarvi un terzo binario, che innestandosi alla sua volta in quello del Cementificio, avrebbe recato incomodo sì all'uno che all'altro stabilimento.

Varie occasioni s'erano date, a memoria nostra, per l'auspicato radicale cambiamento: nel 1897, quando una terribile alluvione del Misa distrusse alla Ferrovia il Ponte Rosso, il ponte della Penna, il ponte di Villa Aosta ed altri minori, rompendo qua e là anche il bastione della linea e costringendo l'Amministrazione (era allora la Rete Adriatica) a rifarli costosamente ed a continuare ad assoggettarsi alla schiavitù e al pericolo del Ponte Girevole sul Porto-Canale; altro momento favorevole era dopo la guerra del '15-'18, la presenza al Ministero quale Segretario ai Lavori Pubblici, dell'On. G. Bertini, deputato del collegio, in un momento in cui abbondava il denaro pubblico, e il Governo cercava tutti i modi di venir incontro ai bisogni della popolazione con lavori pubblici e spese anche grandi. Più recentemente, del problema si era impadronito il Podestà, il compianto Avv. Goffredo Gobbi, che alla effettuazione del programma avrebbe voluto predisporre a priori e fin d'allora condizioni edilizie favorevoli. Chi scrive queste linee, ebbe in mente da lunghissimo tempo l'importanza dell'argomento e come valesse la pena d'insisterci, anche se presso tanti trovasse spesso incomprensione, talora diffidenza e anche magari irrisione. Ora, la situazione di fatto porta ad una nuova favorevole occasione per risolvere il molteplice problema; nello strazio di tante sventure accadute, nell'aggrovigliarsi di tanti motivi per un oscuro domani, l'effettuazione del problema che abbiamo svolto potrebbe essere motivo di non ricordare come del tutto negativo il doloroso periodo presente.

Le occasioni perdute e l'attuale momento favorevole.

Gli egregi Uomini preposti alla pubblica cosa sapranno, ove lo credano degno, valorizzare coi fatti quanto abbiamo proposto in queste modeste linee.